TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. | 25 czerwiec 1929 r. | Nr. 26 (54).

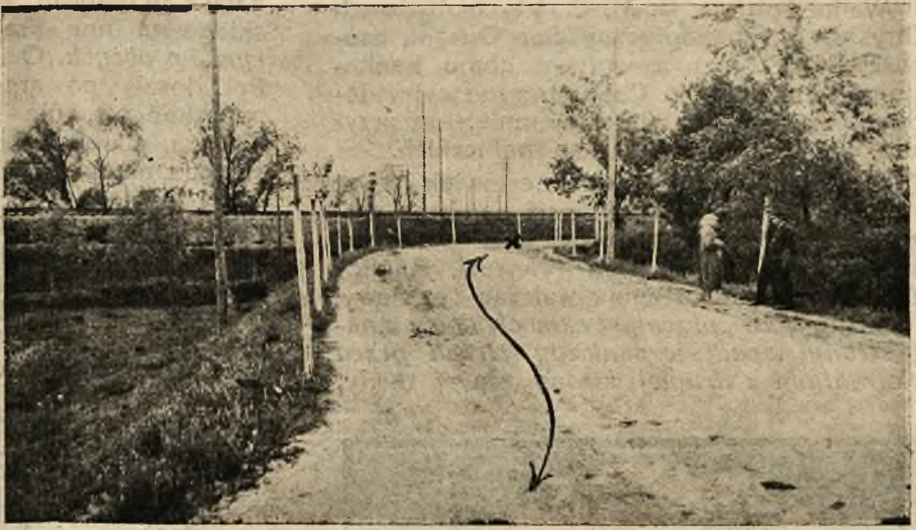
NUMER ZAWIERA: „Prawdziwy winowajca katastrofy automobilowej", „O warunkach produkcji samochodowej w Polsce", „II międzynarodowe wyścigi motocyklowe w Katowicach", Komunikat P. Z. M., „Zastosowanie benzyny", Poradnik automobilisty, „Wklęsłe lusterko", „Angielskie loty do Indji", Modelarstwo lotnicze i t d

Co spowodowało tragiczny wypadek

automobilowy, w dniu 25-go maja, i kto winien ponieść odpowiedzialność za śmierć W. Rolanda.



Właściwa droga do Poznania, zamknięta na czas przebudowy mostu.



Odcinek szosy na którem zdarzyła się katastrofa. (x) miejsce wypadku, Kierunkowskaz oznaczający skręt z bocznej drogi i nagły wiraż.

Przed paru tygodniami, prasa codzienna szeroko rozpisywała się o tragicznym wypadku w którym zginął ś. p. Witold Roland, a który miał miejsce w czasie wycieczki samochodowej do Poznania. Niektóre odłamy prasy codziennej, żerujące na zgniłą sensację, nieszczęśliwy ten wypadek opisały na znany im specyficzny sposób. Z pięciu osób biorących udział w wycieczce tej: pp. Eugenjusz Bodo, Michał i Marjan Reczkowie, ś. p. Witold Roland i Zofja Oldyńska, czyniono bohaterów lub ciemiężycieli, w zależności od humoru lub fantazji reportera opisującego zajście, a zbierającego wiadomości nie zawsze ze źródeł wiarogodnych. Rownież i chętni zawsze, do puszczania ploteczek warszawianie, upiększali na swój sposób wypadek, doprowadzając tem samem, do formalnej rozpaczy mimowolnego i rzekomego sprawcę katastrofy p. Eugenjusza Bodo. O wypadku tym nie pisaliśmy zupełnie, ponieważ *jest i był to wypadek analogiczny tysiącom innych*, ale na specjalne życzenie i prośbę osób biorących udział w tej pamiętnej wycieczce, przeprowadziliśmy szczegółowy wywiad, wraz oględzinami miejsca wypadku i podajemy go tak, jak to było w rzeczywistości.



Pozycja samochodu, pochylonego pod dość ostrym kątem, wykazuje pochyłość szosy na zakręcie.

Faktyczny, a jak zaznaczyliśmy, mimowolny sprawca rozbicia maszyny (samochód marki Chevrolet) p. Eugenjusz Bodo, posiada prawo jazdy od dwuch lat, wycieczki na dłuższy dystans, jak Warszawa—Poznań (306 klm.) odbywał nie raz, a na samochodzie swoim przebył poprzednio przeszło 3,000 klm., więc *nie może być tu mowy, o nieumiejętności kierowania wozem.* Dalej, o ile weźmiemy pod uwagę, że z osób uczestniczących w tej wycieczce, za wyłączeniem p. Oldyńskiej, wszyscy są również dobrymi kierowcami, (pp. Marjan i Michał Reczkowie są współwłaścicielami i wykładowcami szkoły samoch. A. Tuszyńskiego, zmarły Witold Roland, posiadał również od dłuższego czasu prawo jazdy; był zapalonym automobilistą i właścicielem samochodu mar. Renault) więc wyklucza się tu fakt brawurowej jazdy na oślep—cechującej młodzików samochodowych, dla których samochód jest zabawką i nowinką, a nie środkiem lokomocji. Również w wypadku zmęczenia się jednego kierowcy, zastąpić mógł go inny.

Po stwierdzeniu tych faktów, nic też dziwnego w tem, że na przebycie dystansu 600 klm. wraz z odpoczynkiem, przeznaczono zaledwie 19 godzin, licząc na przeciętną 40—45 klm. godz., t. z. z postojem 4 — 5 godzin w Poznaniu.

Iluż z nas automobilistów spędzało przy kierownicy, po tyleż godzin bez wypoczynku nie czując zbytniego zmęczenia. Dalej, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że wyjechano o godzinie 12 m. 20 w nocy, a katastrofa nastąpiła o godzinie 2 m. 15 (od miejsca wyjazdu do miejsca wypadku 78 km.), to stwierdzimy znów niezbicie — szybkość równającą się przeciętnie zaledwie 40 klm./godz., i samo przez się jazdę brawurową wyklucza się.

Następnie, po przeprowadzeniu oględzin na miejscu wypadku, winę jego z całą stanowczością, należy przypisać władzom miasta Łowicza, do którego ten odcinek szosy należy.

W dniu wypadku, właściwa droga wiodąca do Poznania była zamknięta, z powodu przebudowy mostu pod miastem. Przed samym mostem znajdował się raptowny skręt na prawo, zamkniętą drogę ostrzegało czerwone światło. Tą pierwszą zmianę kierunku jazdy, zmuszającą do objazdu lichą boczną drogą, kierowca E. Bodo spostrzegł, wyminął, i po chwili wjechał na szosę. Nie widząc na szosie żadnego znaku drogowego, a widząc przed sobą, w świetle reflektorów, prosto biegnące słupy telegraficzne i licząc na prostą, zmienił bieg. Po przejechaniu około 200 metrów kierowca nagle poczuł spadek drogi; natychmiast starał się dać skręt maszynie w prawo, niestety w tym też miejscu nastąpiła katastrofa i auto wpadło do rowu. Następnie, wpadając do rowu auto nie skapotowało, przez chłodnicę, a wywróciło się przez lewy bok. *Również nie prawdą jest*, że rozbiło się na „drobny mak", jak twierdzono, lecz uszkodzone zostało w nim tylko nadwozie.

Podajemy powyżej trzy zdjęcia: *pierwsze przedstawia* zamknięcie właściwej drogi, drugie—wyjazd z bocznej drogi i nagły skręt w prawo. Na zdjęciu drugim *widzimy prosto biegnące słupy* telegraficzne, które dopełniły iluzji chwilowej prostej, oraz na tym samym zdjęciu widzimy drzewka wybielone wapnem (niestety drzewka, dające jedyny dowód nagłego skrętu, w dniu katastrofy nie były jeszcze wybielone, a dopiero na trzeci dzień) wybielił je magistrat m. Łowicza w/g. starego przysłowia: „Mądry człowiek po szkodzie i w obawie..." Wreszcie *ostatnie zdjęcie na miejscu wypadku*, daje pojęcie o głębokości rowu, oraz o pochyłości szosy (rów głęb. 4 mtr.) Wbrew zasadom i przepisom o wzniesieniu wirażu.

Poszukajmy teraz, przyczyny śmierci Witoldu Rolanda: otóż wszyscy jadący samochodem p. Bodo, byli przykryci autem, nieżyjącego zaś Rolanda znaleziono leżącego obok samochodu ze złamanem kręgosłupem, co należy przypuszczać, że w chwili wpadania auta do rowu, Roland chciał wyskoczyć z wozu, (samochód był odkrytym—torpedo) i to go zgubiło, gdyż tracąc równowagę upadł głową w dół.

Pozostaje jeszcze ostatnie stwierdzenie: czy pasażerowie posiadali przy sobie, jakiś zapas alkoholu na drogę dla kurażu? Otóż puszczane wersje, o jeździe na wesoło, obalono policyjnym dochodzeniem i ustalono, iż *nikt z jadących nie pił*, ani w drodze, ani też przed wyjazdem. Znaleziono jedynie butelkę kwasu, o którą na pół przytomny Bodo prosił policjanta, (w chwili odwożenia wszystkich autobusem mniej lub więcej pokaleczonych), lecz ten mu odmówił, zabierając butelkę jako dowód rzeczowy.

Tragiczna ta wycieczka, którą przepłacił życiem, młody i ceniony artysta Roland, zapewne skończyłaby się szczęśliwie, (nie biorąc pod uwagę pokaleczeń) gdyby tenże nie wyskakiwał z auta.

Mówi się trudno-przeznaczenie. *Ale nie jest to jeszcze wszystko podstawą*, do puszczania bajeczek, najprzeróżniejszych wersyj i płodzenia niesmacznych artykułów, które w niczem nie wyświetliły prawdy o wypadku.

Na zakończenie *stwierdzamy z całą stanowczością*, że winę wypadku ponosi tylko zarząd miasta Łowicza, zawdzięczając nieprzestrzeganiu przepisów, i należy się spodziewać, iż wypadek ten posłuży dla innych miejskich i drogowych władz, jako przestroga.

M. N.

OD REDAKCJI: Wobec tego, że wyniki VIII raidu międzynarodowego ogłoszone zostaną dopiero po wyjściu № 26 „Autolotu", przeto ocena techniczna wraz z ilustrowanym opisem całego przebiegu raidu, podana zostanie w № 27.

O warunkach produkcji samochodów w Polsce.

(Dokończenie cyklu artykułów inż. W. S.)

Nie chciałbym nudzić czytelników, ale proponowałbym o przeanalizowanie odruchu, jaki mimowoli powstaje w duszy Polaka, interesującego się produkcją samochodów.

Tak, odbiera to spokój, denerwuje,—przygnębia, gdy się pomyśli, *gdzież my jesteśmy*, my, Polacy nakoniec wolni, samodzielni.

Albo może poddać się rezygnacji według recepty mego przyjaciela amerykanina, *zdecydować się na machnięcie ręką* na nasze możliwości przetwórcze w dziedzinie mechaniki? Bo gdzież możemy marzyć o konkurencji z amerykanami, my — jeśli Francuzi, Niemcy, Anglicy i Włosi nie mogą tego dokonać i padają na twarz przed Ameryką, jak Indjanie ongiś przed Kolumbem. Toż cały świat produkuje mniej niż $^1/_4$ produkcji samochodowej amerykańskiej! Ameryka ma 1 samochód na każde 5,1 swych obywateli. Rozpęd tych kolosalnych koncernów jak G. M. C., którego wartość pono oceniają na 20 miljardów złotych, a którego dewidenda roczna wynosi 800 miljonów złotych,—jest tak piekielnie potężna.

Walka Forda z G. M. C. i tych obydwuch z Chryslerem, anegdotyczny Pan Durant, osobistość Pana Sloan a, wpływy domu bankowego „Dillon, Read & Co"—straszne cyfry dolarowe, prześcigające się wzajemnie,—to przygniata, przygnębia wprost nas maluczkich.

O europejskiej produkcji człowiek nawet nie myśli. Co tam Niemcy, nasi najbliżsi produkujący sąsiedzi, wrogowie nasi polityczni i gospodarczy? Jacyś tam Francuzi, Anglicy i Włosi? sami oni ustępują, walcząc bez sławy; toż widzimy, że *„przemysł samochodowy z naszej strony wpadł w paniczny strach przed konkurentami z drugiej strony słonej wody, doprowadził do naśladownictwa tamtych wyrobów, które przeszły niekiedy daleko granicę stronę szczegółów niedobrych, nawet szkodliwych dla samochodów europejskich"*.

Czy możemy marzyć o naszej, rodzimej fabrykacji i produkcji polskiej? Montownia G. M. C. w Warszawie wypuści w 1929-ym roku 4.000 *„polskich Chevroletów"*, Essex czy tam Hudson wypuści w Gdańsku też parę tysięcy, a czem gorszy od nich Ford? Postawi, dajmy na to, montownię w Bydgoszczy i dalej że zwalczać się wzajemnie na naszym terenie.

My zaś, jak kolonja jakaś afrykańska, dostarczać będziemy sprawnych robotników Polaków - *murzynów do roboty*, w której nic się nie nauczą, bo produkować w prawdziwem słowa znaczeniu montownia przecież nie nauczy. W montowniach nie będzie miejsca dla Paszewskich, Mrajskich, Tańskich i Zaleskich, a Ursusy, C. W. S-y i M. W. pozostaną w marzeniach lub *przejdą do potomności* jako wzory nieracjonalnych romantycznych podrygów.

Zaznaczający się, obecnie, coraz silniejszy nacisk przemysłu samochodowego amerykańskiego na inne kraje *ma na celu zdobycie rynków obcych*. O ile obecnie St. Zjed. Amer. Poł. doszły do stosunku 1 samochodu na 5 mieszkańców, nie stosunek sam jest ważny dla nas, a ważniejszem jest, jak się ten stosunek zmienia. O ile pęd do zwiększenia się, ilości samochodów w proporcji do ilości ludności był na początku wręcz zawrotnym, obecnie od paru ostatnich lat coraz gwałtowniej zamiera. Dalej stosunku 1 samochodu na 4 mieszkańców nie pojdzie. (Chyba liczyć wszystkie stare graty, z którymi za Oceanem nie wiedzą kompletnie co robić już obecnie, i które zresztą są wliczane w ogólną liczbę samochodów w Ameryce, gwoli zwiększenia zawrotności cyfr statystycznych — (blaga tam też istnieje). Musimy jednakże przyjąć liczby tak, jak nam je podają.

Otóż, przyjmiemy amerykańskie obliczenia długowieczności samochodu = 7 lat.

23.000.000 samochodów, przy 115.000.000 ludności musi wzrosnąć do liczby 28.750.000, aby dojść do stosunku 1:4.

Następnie 28.750.000 podzielone przez 7 daje 4.107.000 samochodów, które rynek wewnętrzny Ameryki będzie mógł pochłaniać co roku. Dodając poprawkę koło 400.000 na 2.000.000 rocznego przyrostu ludności da to nam 4.500.000 samochodów rocznie.

(Liczby te są liczone in plus).

W roku 1928-mym St. Zjednoczone wyprodukowały 3.400.000 samochodów — dojście więc do produkcji 4.500.000 jest technicznie głupstwem. Już obecnie dyrektorzy firm myślą li tylko o kwestjach sprzedaży, by nie tworzyć zatorów w magazynach.

I koniec, Koniec rozwoju produkcji, albowiem rynek będzie nasycony definitywnie.

Zdobywać rynki obce. Zdobyć cały świat dla produkcji amerykańskiej. Poto i zbrojenia morskie, i ewentualna groźba wojny z Anglją.

Trzeba na gwałt szukać rynków na zewnątrz i amerykanie szukają ich na gwałt.

Po drugie, i w nieszczęściu bywa szczęście, i w biedzie bywa bogactwo.

My, Polska, mamy dla naszego pokolenia wielki plus w naszéj ubogiej sytuacji — mamy mase do roboty u siebie i kwestje ekspansji z jej niebezpieczeństwami, jest dla nas jeszcze daleka. Roboty wewnątrz starczy na nasze pokolenie.

Położenie nasze jest w minjaturze położeniem Rosji, (nie darmo przeciętny *Francuz, na zapytanie: czem są Polacy?* odpowiada-są to ci sami Rosjanie co przed wojną, tylko bez pieniędzy). Słabością Rosji w przeciągu tysiąc letniego jej istnienia było to, co mimowoli znalazło wyraz w słowach, wyrytych na pomniku tysiąclecia Rosji w Nowgorodzie, któremi ongiś witali słowianie wrogów: *„Ziemia nasza wielka i obfita, przychodzcie i władajcie nami"*. Rosja potrzebowała wyrobów elektrycznych — już ma „Rosyjskie Towarzystwo Siemens und Halske" „Rosyjskie Towarzystwo Siemens und Schuckert"; Rosja potrzebowała przyrządów optycznych dla wojska— przed samą wojną budują się w Rydze fabryki optyczne „Rosyjskiego Zeissa" i „Rosyjskiego Goertza": — ale co było z chwilą wybuchu wojny? Dyrektorzy, inżynierowie i majstrzy Niemcy zwiali zawczasu jako oficerowie sztabu generalnego pruskiego, albo musieli być wywiezieni na Syberję jako podejrzani, i dużo kłopotów i trudu kosztowało, by jakoś coś zacząć produkować na tych pięknych fabrykach.

My mamy również do roboty u siebie, ale nie możemy bawić się w nieudolne małpowanie Rosji w jej koniecznościach i omyłkach, i musimy kosztem pewnych niedogodności i strat dążyć wytrwale do najdalszego celu — kompletnego unieżależnienie sie.

Wspaniały przebieg

II międzynarodowych wyścigów motocyklowych w Katowicach.

W dniu 16/VI przeprowadził ruchliwy Śląski Kl. Motocyklowy w Katowicach 2-gie z rzędu wielkie międzynarodowe wyścigi motocyklowe, które pod każdym względem wypadły imponująco. Śl. K. M. po trzechletniej przerwie powraca znowu na tory pięknego rozwoju sportu motocyklowego.

Z wielkiem zainteresowaniem wszyscy oczekiwali wyniku wyścigów. Liczna publiczność na trasie, jak również i przy mecie dała dowód tegoż zainteresowania. Śmiało można było liczyć, że przeszło 20.000 widzów było świadkiem niewidzialnej dotychczas na Śląsku imprezy sportowej. Pogoda z początku dopisywała, jednak z chwilą rozpoczęcia wyścigow zaczął padać deczcz, który od jeźdźca wymagał niesłychanej ambicji i umiejętności kierowania maszyny, wobec obślizgiego stanu trasy.

Punktualnie o godz. 14 na Rynku odbył się gremialny wyjazd wszystkich uczestników wyścigów na start, który się znajdował na szosie do Giszowca przy kamieniu klm. 5.9.

Trasa — długa 27 klm. prowadziła od *Giszowca przez Murcki — Wesołą — Kosztowy — Brzezinka — Brzezowice — Mysłowice — Giszowiec* i naogół znajdowała się w dobrym stanie, obfitowała jednak w liczne wiraże, wzniesienia i zjazdy. Organy porządkowe tylko z trudem mogły sobie dać radę z wielkiemi tłumami publiczności. Przybyła również wycieczka amerykańskich Polaków, około 50 osób, którzy bardzo żywo interesowali się wyścigami.

Start został o 30 minut opóźniony, gdyż chciano w ten sposób uniknąć deszczu, który już padał w Kosztowach. O godz. 3.15 starter p Smuda, wypuszcza pierwsze maszyny.

Udział startujących pod względem klasy przewyższał tego roku znacznie wyścigi dawniejsze. Szczególnie bardzo wysoką klasę, stanowili jeźdźcy z Wrocławia, z Kochem i Ernestem na czele, oraz baronem v. Alvenslebenem z Bydgoszczy. Z miejscowych na wyróżnienie zasługuje bardzo liczny udział jeźdźców z S. K. M.

Na starcie stanęło 18 maszyn, reprezentując b. wysoką klasę. Na wyróżnienie zasługuje jednak w pierwszym rzędzie, Koch z Wrocławia, który na maszynie „AJS" z przyczepką swoją brawurową jazdą, stanowił sam klasę dla siebie. Następnie zwycięzca kat. do 350 ccm. p. Ernest z Wrocławia, który ustanowił najlepszy czas dnia, oraz młody utalentowany jeździec baron v. Alvensleben, mający najlepszy wynik czasu jednego okrążenia.

Z zawodników miejscowych, w pierwszym rzędzie na wyróżnienie zasługuje, młody Breslauer z Katowic, Wisor na „Coventry Eagle", Wiliam na „AJS", Bartler na „F. N." i in. Również Brandt z Monachjum w swojej kat. był doskonały.

Wyniki uzyskane na ogół można uważać za bardzo dobre.

Klasa 6 do 174 ccm. 1) Wisior nr. 9 (Katowice), na „Coventry Eagle".

Klasa A do 250 ccm. 1) Brandt nr. 20 (Monachjum) na „U. T."

Klasa B. do 350 ccm. 1) Herbert Ernest nr. 19 (Wrocław), na „AJS".

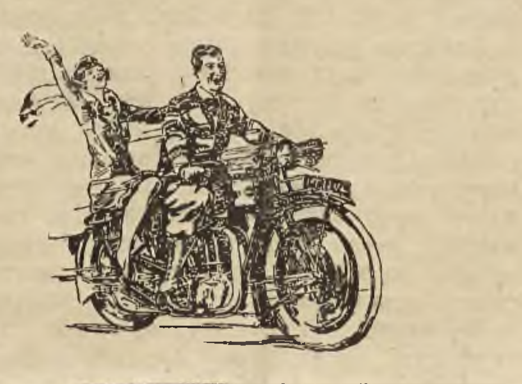
Klasa C. do 500 ccm. 1) baron v. Alvensleben nr. 3 (Bydgoszcz) na „Norton".

Motocykle z przyczepką:

Klasa E. do 500 ccm. 1) Koch nr. 41 (Wrocław) na „AJS".

Klasa F. do 1000 ccm. 1) Pielawski nr. 13 (Katowice) na „BSA"

Organizacja zawodów, która spoczywała w rękach p. Grabego, oraz członków komisji sportowej, pp. kpt. Kołodziejczyka, Wasnera, barona v. Hungenfelda, Malinowskiego, Banasia i sekretarza Bianchi — była bez zarzutu.



Wklęsłe lusterko:

BURMISTRZ I CZAPLA...

Stara czapla, jak to bywa, trochę zła, trochę fałszywa zaleciała raz nad morze. Frunie sobie tam w przestworze, rozmyślając o swej bidzie, aż tu patrzy burmistrz idzie. Idąc tak do siebie gada: „biada memu miastu, biada! Mamy właśnie te pokusy, by zakupić autobusy. Jak to zrobić nie wiem wcale, bo choć się do tego palę, lecz się nie znam na tem zgoła. Wiem, coprawda, gdzie są koła i widziałem kierownicę, ale co to są głowice, co to tryby, wał korbowy — nie przychodzi mi do głowy. Łatwo również się omylę, gdy pokażą mi wentyle, i czyż będę radzić w stanie, gdy kompresja mi się złamie?

Biedny burmistrz westchnął sobie i pomyślał: „co ja zrobię. Leci na mnie nieszczęść sterta, chyba znajdę gdzie eksperta".

Gdy to czapla usłyszała zaraz tak się odezwała: „Miły człecze żal mi ciebie, zginiesz wnet, jak Bóg na niebie, ale porzuć już swą trwogę, bowiem ja ci dopomogę".

— Znasz się na tem? — burmistrz spyta.

— Znam, znam — czapla zaskowyta — jestem w locie, fakt to czysty siostrą automobilisty. Wiem co robić, gdy oś pęknie, gdy na szosie koń się zlęknie, kiedy gumą szkło się przetnie...

Na to burmistrz:

— No świetnie. Już cię biorę za eksperta, patrz no tutaj jest oferta, tu dwie inne, wybierz proszę i wytłumacz mi potrosze, która dobra, która podła, jakiej marki albo godła. Zrób no prędko to raz dwa trzy i spisz wszystko, jak się patrzy!

Siadła czapla, pióro chwyta czyta, pisze, pisze, czyta, pióro skrzypi, drży jej ręka, czapla poci się i stęka, łeb wyciąga, skrobie głowę, wreszcie wszystko już gotowe. Więc wygodnie się sadowi i tak czyta burmistrzowi:

— Pierwsza z ofert jest krajowa o tej powiem ci dwa słowa że jest cała równa zeru. Ich podwozia są z Algieru, karoserja z Gwadelupy, a ich włosie prosto z... Turcji, szyby są z Afganistanu, a lakiery wprost z Sudanu. Druga z ofert, co cię troska, nie polska tylko włoska. Przez to już ją trochę wolę, ale to mnie jedno kole i napełnia lękiem zgrozy, że wyrabia słabe wozy: cztery tonny, sześć, dwanaście, nie, tego się brać nie ważcie. Jak wsadzicie tęgą babę, to okażą się za słabe. Trzecia jest oferta boska: nie jest polska, nie jest włoska, ta wspaniałe da wyniki, bo pochodzi z... Ameryki.

— To nie bardzo... — burmistrz rzecze.

— Nic, uspokój się człowiecze, mówię ci, jak lubię ryby, że to wszystko jest na niby. Ona właśnie, daję słowo, jak najbardziej jest krajową.

— Czemu? — burmistrz się zadziwi.

— Bo monterzy są prawdziwi.

— A czy mogliby i być sztuczni?

— Nie, lecz mają polskich uczni. Ci uczniowie tu w montowni są i czynni i wymowni i tam myją dla wygody zmontowane samochody.

— To są wozy, ręczę za nie, teraz znasz już moje zdanie i, jeśli masz jaką władzę, TE ci wozy wybrać radzę".

— — — — — — — — — — —

Hej! słuchajcie, Wy z nad morza: czyż byście już tak oklapli, że słuchajcie rady Czapli...?

OD ADMINISTRACJI:

Czas odnowić prenumeratę za kwartał III-ci.

Inż. JOULE.

Poradnik automobilisty.

Dr. Józef H. Warszawa, prosi o wyjaśnienie:

„czy i jak warto zabezpieczyć prywatny samochód przeznaczony do osobistego użytku?"

Jest to kwestja pierwszorzędnej wagi dla posiadaczy samochodów, którzy nie utrzymują szofera. Ponieważ wydatek na polisę jest dość znaczny, nie jeden waha się, sądząc, że „gra nie warta świeczki". Oto parę wyjaśnień opartych na długoletnich doświadczeniach.

Ubezpieczenie od wypadków i szkód wyrządzonych osobom trzecim jest b. ważne i konieczne. Zaniedbanie tej ostrożności narazić może właściciela samochodu na olbrzymie straty.

Natomiast ubezpieczenie od kradzieży jest zbyteczne i założenie odpowiedniego bezpiecznika na kierownicy przy samochodach otwartych, lub zamka na drzwiczkach samochodów zamkniętych kosztuje znacznie taniej, dając to samo bezpieczeństwo. Również i ubezpieczenie od pożaru można z powodzeniem zastąpić zakupieniem dobrej gaśnicy. Pozostaje jeszcze ubezpieczenie od szkód wyrządzonych przez osoby trzecie. I to ubezpieczenie w najbliższym czasie stanie się zbyteczne, ponieważ organizujące się stowarzyszenie automobilistów wzorowane na angielskiej *automobile assaciation* zapewni swym członkom bezpłatną pomoc prawną w takich wypadkach.

p. Jan Wawelberg, Nowo-Radomsk, porusza ciekawą sprawę domieszek do benzyny.

W handlu znajduje się szereg wymyślnych produktów domieszek do benzyny. Są one naogół dość drogie i posiadają magicznie brzmiące nazwy. Zwykle są to jakieś tajemnicze pigułki lub pastylki. Z całą stanowczością twierdzę, że jest to zwykła naftalina. Jeżeli chce się więc dodać coś do swej benzyny, należy poprostu za kilkadziesiąt groszy kupić w składzie aptecznym zwykłej naftaliny, utrzeć ją, lub zemleć na miałki proszek, podzielić na paczuszki po 2 gramy i dodawać do każdych 5 litrów benzyny, po jednej takiej paczuszce. Naftalinę należy wsypywać do tanku z benzyną. W rezultacie *otrzymamy cichy spokojny bieg* silnika i... 10 do 20% oszczędności benzyny.

Dr. Kaltermann, — Mrzezino zapytuje, jak zaradzić na *„buksowanie sprzęgła"*:

Prawidłowo należy powiedzieć „poślizg sprzęgła". Jest to zjawisko dość niemiłe, które daje się we znaki zwłaszcza w terenie górzystym. Najprostszy sposób polega na przemyciu sprzęgła, nafta nie pomoże, trzeba użyć benzyny.

Ten sam sposób stosuje się również i w razie przeciwnym, t. j. kiedy sprzęgło nie chce się wyłączać i zacina się. Przyczyną jest zanieczyszczenie. Kierowanie wozem z takiem zacinającem się sprzęgłem wywołać może wypadek.



KOMUNIKAT PRASOWY 14.

Polskiego Związku Motocyklowego

Sekretarjat: Warszawa, Hoża 37 m. 4.

1. Sekcja Motocyklowa *Sosnowieckiego Towarzystwa Cyklistów* (Sosnowiec skrzynka poczt. 30) została przyjętą w poczet Klubów zrzeszonych w P. Z. M. w charakterze członka zwyczajnego.

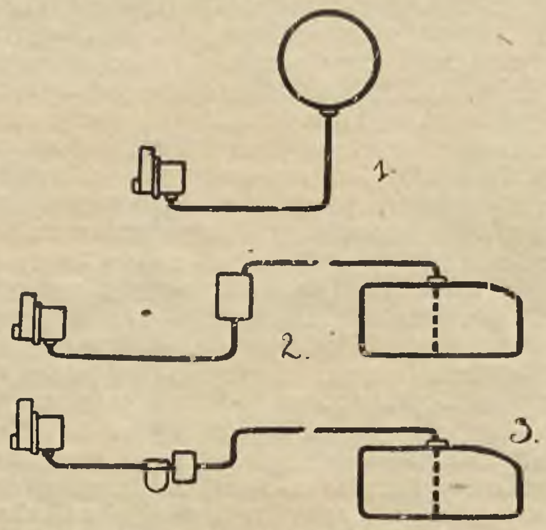
2. Sekcja Motocyklowa *Pabjanickiego Towarzystwa Cyklistów* (Pabjanice Zamkowa 1), została przyjętą w poczet klubów zrzeszonych w P. Z. M. w chrakterze członka zwyczajnego.

3. Polski Klub Motocyklowy-Katowice komunikuje swój adres: Królewska Huta ul. Gimnazjalna 51.

4. Oesteoreichischer Automobil—Club Wien Kärntnerring 10, nadesłał regulamin wyścigu p. n. *„Internationale Motorradrennen um den Grossen Preis von Oesterreich 1929."*. Wyścig ten odbędzie się 11 sierpnia na obwodzie szos w pobliżu Vösendorf—Biedermansdorf, około 4 klm. od granicy miasta Wiednia. Długość obwodu 10,410 klm. Wyścig trwać bedzie 6 godzin, przy klasyfikacji obliczona będzie przestrzeń przebyta w przepisanym czasie. Start o g. 10, zakończenie wyścigu o g. 16. Wpisowe wynosi S.100 (przyczem 50.S. zwrotne dla startujących) Termin dla podań 20 lipiec godz. 18. Nagrody pieniężne: pierwszy w każdej klasie S.1000 pozatem srebne żetony.

Zasilanie gaźnika benzyną.

W okresie rozwoju automobilizmu stosowano różne metody zasilania gaźnika benzyną, ze zbiornika głównego. Sposoby, stosowane dawniej, były odpowiednie do małej szybkości samochodu i małych ilości obrotów silnika. Obecnie, gdy tak szybkość samochodu, jak i ilość obrotów silnika jest bardzo znaczna, sposoby te okazały się niedostateczne. Wymagania stawiane od gaźników wzrosły. Zdarza się, że gdy warunki jazdy odbiegają od normalnych, gaźnik nie otrzymuje potrzebnej ilości benzyny, np. gdy samochód wjeżdża na trzeciej albo drugiej szybkości na długą i trudną do pokonania pochyłość, lub gdy ma wytrzymać pełne tempo na długiej, prostej drodze. *Nie należy szukać wady wyłącznie w gaźniku,* przeciwnie, często znajduje się ona w wadliwem doprowadzaniu benzyny do gaźnika. Skutkiem niedostatecznego dopływu benzyny, silnik nie otrzymuja mieszanki w składzie prawidłowym. Częstokroć na skutek tej wady mamy strzelanie w gaźniku, gdyż mieszanka jest zbyt słaba. Wadliwe działanie zasilania może



Rys. 1. Spadek. 2. Podciśnienie. 3. Pompa powietrzna.

być spowodowane zbyt długą drogą doprowadzania benzyny, szczególnie gdy droga ta jest prowadzona dołem, lub gdy przechodzi w pobliżu rury wydechowej. W pierwszym wypadku rurka łatwo wibruje, co sprzyja powstawawaniu pęcherzyków powietrza.

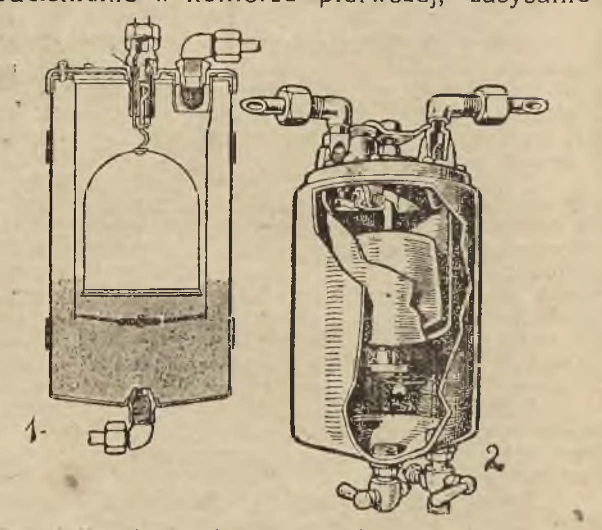
W wypadku drugim, gdy rurka przechodzi w pobliżu rury wydechowej, benzyna częściowo wyparowywuje już w rurce ewentualnie na tyle się nagrzewa, żę przy wciekaniu do gaźnika zawiera pęcherzyki pary benzyny, które naruszają jej prawidłowy dopływ. Z doświadczeń turystycznych, jak również z praktyki zawodów samochodowych wiadomo, że pierwotny sposób zasilania spadkiem benzyny ze zbiornika do gaźnika nie zawsze zabezpiecza dostateczny dopływ benzyny. Z tego powodu zastosowano w zbiorniku ciśnienie gazów wydechowych, które zapewniało dostateczny dopływ benzyny do silnika, ewentualnie umieszczano pompkę benzynową, lub szereg pompek na drodze przepływu benzyny, które doprowadzały benzynę wprost do komory pływakowej gaźnika.

Teraz zatrzymamy się na rozpatrzeniu różnych metod doprowadzania benzyny, a przedewszystkiem na udoskonaleniach lat ostatnich. Trzy główne systemy są następujące:

1) *spadek własny,*
2) *podciśnienie* (próżnia) i
3) *nadciśnienie.*

Pierwszy sposób jest najłatwiejszy. Wykonanie jego przedstawia się w ten sposób, że zbiornik z benzyną umieszcza się na przedniej ścianie przed kierowcą, skąd benzyna spływa krótką rurką wprost do gaźnika. Sposób ten jest wystarczająco dobry dla samochodów małych i bardzo lekkich. Dla wielkich samochodów sposób ten jest nieodpowiedni, ponieważ zbiornik jest zbyt duży i nie można go umieścić na ścianie przed kierowcą. Na ścianie przedniej można umieszczać zbiorniki o pojemności do 30-tu litrów benzyny. Przy konstruowaniu wielkich samochodów, gdzie zbiornik musi być większy, musi on być umieszczony w innem miejscu samochodu, skąd ewentualnie można urządzić odpływ spadkiem własnym. Zbiornik bywa umieszczany zwykle w tylnym końcu ramy pod karoserją, ewentualnie pod samochodem. Ze zbiornika umieszczonego w ten sposób doprowadzamy benzynę do gaźnika przy pomocy pompy, ciśnienia gazów wydechowych, ewentualnie przy pomocy specjalnych urządzeń ssących. Urządzenia te przedstawiają niewielki zbiorniczek, umieszczony na przedniej ścianie i zwrócony do silnika. Do zasysania benzyny ze zbiornika głównego do małego zbiorniczka, umieszczonego na ścianie przedniej, jest wykorzystane ssanie silnika.

Benzyna, zassana przez silnik do małego zbiorniczka, *wycieka z niego do gaźnika siłą spadku.* Dzięki temu systemowi, silnik samoczynnie uzupełnia brak zużytej benzyny. Obecnie istnieje cały szereg systemów urządzeń do zasysania benzyny do gaźnika. Firmy europejskie, budujące gaźniki, opracowały typy tych przyrządów. Typy te są powszechnie znane. Mniej danych posiada ogół automobilistów o konstrukcji przyrządów amerykańskich i angielskich, które są przywożone do nas, zmontowane na samochodach odpowiedniej marki. Najlepszym angielskim przyrządem tego rodzaju jest Autovac. Na amerykańskich samochodach używa się powszechnie Stewart. Również znany jest Kingston. Autovac posiada 2 komory: podciśnieniową, która jest połączona rurką doprowadzającą benzynę, drugą — połączoną z gaźnikiem. Obie te komory są połączone rurą, zamykaną zaworem. Ssanie silnika powoduje częściowo powstanie próżni w komorze pierwszej, oraz zamknięcie zaworu. Skutkiem tego benzyna przedostaje się ze zbiornika do komory pierwszej. Wewnątrz komory znajduje się pływak, który unosi się na powierzchni benzyny i podnosi się wraz z jej przypływem. Gdy pływak znajdzie się na określonej wysokości, *wprowadza on w ruch dwa zawory;* jeden zamknie dopływ benzyny, drugi wpuści do komory powietrze z zewnątrz, dzięki czemu zostaje usunięta próżnia (podciśnienie) w tej komorze i otworzy się zawór do komory drugiej, przez który benzyna przedostanie się do niej, a stąd już siłą ciężkości na podstawie spadku do gaźnika. Gdy benzyna wypłynie i poziom jej spadnie w komorze pierwszej, pływak opuści się i zamknie dwa powyższe zawory. Na skutek ssania silnika powstaje podciśnienie w komorze pierwszej, zasysanie



Rys. 1 Urządzenie do zasysania benzyny systemem Autovac.
Rys. 2 Urządzenie do zasysania benzyny systemem Stewarta — nowy model.

do niej benzyny ze zbiornika. W ten sposób cały obieg stale się powtarza.

Urządzenie do zasysania benzyny systemu Stewarta posiada bardzo zbliżoną konstrukcję.

(M-k „Motor“ Nr. 10).

Francuski raid samochodowy.

W raidzie o wielką nagrodę, urządzonym we Francji w Le Mons, pierwsze cztery miejsca zdobyły samochody angielskie marki „Bently“. Ogółem w raidzie brało udział 29 samochodów, pochodzenia angielskiego, amerykańskiego i francuskiego. Z liczby biorących udział, tylko 9 skończyło raid, reszta albo była zdyskwalifikowana, albo wycofała się z raidu.

Na samym początku raidu wydarzył się wypadek pożaru z samochodem amerykańskim „Stuz“. Prowadzący samochód doznał dotkliwych poparzeń.

Pierwsze, drugie, trzecie i czwarte miejsce zdobyły samochody angielskie „Bentley'a“ Trasa wynosiła 3000 km. Samochody angielskie jechały z szybkością przeciętną od 100—120 klm. na godzinę.

Samochody i samochodziki,

(Warszawski Luna Park).

Na wielkich zadrzewionych i kwiecistych terenach, położonych na tyłach parku Praskiego od niedawna istnieje w Warszawie, cieszący się wielkim powodzeniem u publiczności stołecznej ogród zabaw Luna-Park.

Już od popołudnia zaczynają się zapełniać jego aleje i wesołe pawilony. Zewsząd rozbrzmiewa śmiech i okrzyki wesołości. Jedni tłoczą się przy strzelnicach, inni na bardzo interesującym seansie magicznym, inni podziwiają wiotkową karuzelę, jeszcze inni szaleją na olbrzymiej napowietrznej kolejce, gdzie spadki i wiraże przewyższają stokrotnie najpiękniejsze szosy górskie...

Dużo osób gromadzi się w pawilonie śmiechu. Jest tam mnóstwo luster, gdzie każdy grubas może się zobaczyć „na szczupłego“, a każdy chudeusz „na tłuściocha“ i gdzie jest specjalna atrakcja, zwana mostem djabelskim. Gdy jaka para wejdzie nań przez nieświadomość, on zaczyna zaraz z niezmiernym zainteresowaniem patrzyć w dół, a ona podnosi pisk znamienny i czempręgdzej (przeważnie) ucieka z powrotem.

Potem i on schodzi rad wielce z tego wynalazku i mowi poufnym tonem do swej towarzyszki:

— Z tej strony jeszcze pani nie znałem...

Bawią się tu wszystkie stany: studenci, płci obojej, panie z towarzystwa, słomiani wdowcy, mieszczaństwo, lekkoduchy i dzielna brać szoferska.

Ci królują na wielu terytorjach, ale największy podziw budzą tam, gdzie jest najgwarniej i najtłoczniej: na samochodzikach.

Wszyscy zresztą próbują tam swoich sił: podlotki, stateczni tatusiowie, bony, studenci... Na nie wielkim stosunkowo terenie krąży kilkanaście samochodzików. Przyspieszają i zwalniają, robią „esy-Floresy“ i „finti-faksy“ czasem najeżdżają na siebie... Czasem rozlega się głos dyrekcji:

— Proszę państwa jechać prawą stroną.

Dwuch szoferów stojących z boku patrzy z góry na te minjaturowe zawody. Patrzy i uśmiecha się.

— Patrz no — mówi jeden — jak tu jednak wesoło. Czem te frajery tak się rzetelnie bawią.

— Wiadomo — mówi drugi — policjanta tu niema i nikogo nie zapisują.

Tees.

Angielskie loty do Indji.

Dzień 30 marca 1929 r. stanowić będzie datę historyczną w dziejach lotnictwa angielskiego: w dniu tym nastąpiła inauguracja stałej komunikacji lotniczej między Londynem, a dominjami brytyjskiemi w Indjach Wschodnich.

„Graf Zeppelin“ w r. b. nie poleci do Ameryki.

Projektowany na rok bieżący transatlantycki lot do Ameryki sterowca „Graf Zeppelin“ odwołano. Dotychczasowe dochodzenia wyjaśniły przyczynę niepowodzenia ostatniego lotu, która leżała w niedokładnem działaniu pewnych połączeń w cylindrach. Obecnie braki te zostały usunięte.

Sterowiec „Graf Zeppelin“ ma około 15 lipca wystartować w podróż naokoło świata, natomiast najbliższy lot do Ameryki odbędzie się dopiero w 1930 r.

Początki wysiłków lotnictwa komunikacyjnego Wielkiej Brytanji w kierunku nawiązania tej stałej komunikacji *sięgają roku 1926.*

Organizacja transportu na tym olbrzymim dystansie przedstawia się w sposób następujący: z Croydon samoloty Armstrong (z silnikami Jagnar) przewożą pasażerów i pocztę do Bazylei via le Bourget, skąd pociąg nocny zabiera ich do Genui. *Tym sposobem eliminuje się uciążliwy przelot nad Alpami.* Następny etap do Alexandrji odbywa się na hydroplanach „Calcutta“.

Dystans Croydon — Bazylea wynosi 485 mil. ang. Genua Alexandrja 1700 mil.

Ostatni etap Alexandrja—Karachi, wynoszący 3000 mil. ang. przebywany będzie na samolotach de Havilland—Hereules. Wszystkie płatowce wyposarzone są w radjostacje nadawczo-odbiorcze Marconiego.

Przy takiej organizacji skrócono czas na przebycie drogi Londyn — Karachi z 15 dni do 6-ciu, Londyn — Kair z 6-ciu dni do 4-ch. zaś do Bagdadu z 23 dni do $5^1/_2$.

Narazie komunikacja dla pasażerów jest jeszcze zamknięta. Przewozi się tylko pocztę i towary wkrótce jednak, każdy będzie mógł korzystać z podróży drogą powietrzną,

Tak więc regularne połączenie lotnicze Anglo—Indyjskie jest faktem dokonanym.

Wysiłek ten jest miarą wagi, jaką Anglja przywiązuje do bezpośredniej komunikacji ze swemi dominjami w Indjach i w Australji gdyż Karachi czy Bombay stanowi tylko etap w drodze do piątej części świata.



Ostatnie rekordy lotnicze.

Pilot marynarki francuskiej por. Paris ustanowił w Saint Raphael na hydroplanie „C. A. M. S.“ typ 53 nowy rekord światowy, a mianowicie rekord wysokości z obciążeniem użytecznem 2000 kg. Wysokość, jaką osiągnął Paris, wynosi 4827 metrów. Hydroplan zaopatrzony był w silnik „Hispano-Suiza“ o mocy 600 HP.

Nadmienić tu wypada, iż poprzedni rekord, zdobyty w sierpniu 1927 r. a który wynosił 4684 mtr., należał również do por. Paris'a. Zdobył go wówczas na hydroplanie tej samej marki (typ 51), zaopatrzonym w 2 motory „Jupiter-Gnôme“ 480 HP.

Pilot niemiecki Rolf Starke ustalił w Warnemünde na hydroplanie „Heinkel HE 9a“, zaopatrzony w silnik „BMW VI“ o mocy 600 H. P., jednym wyczynem trzy nowe światowe rekordy szybkości, na przestrzeni 100 i 500 km. z obciążeniem użytecznem 1000 kg. (Przepisy F. A. I. rozróżniają cztery rodzaje rekordów szybkości z obciążeniem użytecznem 1000 kg.: szybkość dokonaną na przestrzeni 100, 500, 1000 i 2000 km.)

Szybkość, jaką osiągnął Starke, wynosi: 235,294 km/godz. na przestrzeni 100 km, i 235,941 km/godz. na przestrzeni 500 km. (2 rekordy).

Tej samej kategorji poprzednie rekordy wynosiły: 209,546 km/godz. na przestrzeni 100 km. (20 stycznia 1928 r., hydroplan „Dornier-Superwal D. R. 142“. 4 motory „Gnôme-Rhône-Jupiter“ 480 HP., pilot niemiecki Richar Wagner) i 190,637 km/godz. na przestrzeni 500 km. (30 grudnia 1926 r., hydroplan „Savoia-Marchetti S. 62“. silnik „Isotta-Frachini-Asso“ 500 HP. pilot włoski M. A. Passaleva).

Wobec tego, że szybkość, jaką osiągnął Starke na przestrzeni 500 km. z obciążeniem 1000 kg., przewyższa szybkość rekordu, dokonanego na tej samej przestrzeni, lecz z obciążeniem 500 kg. — więc i ten rekord został jemu przyznany. Rekord ten należał do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. (30 kwietnia 1927. r., hydroplan „Vought Corsaire“, motor „Pratt i Whitney Wasp“ 425 HP., pilot por. Barner, szybkość 218,908 km. godz.).

W dniach 24 i 26 z. m. majorowie francuscy Girier i Weiss zdobyli na samolocie „Breguet“, wyposażonym w jeden silnik „Hispano-Suiza“ 600 HP., nowy światowy rekord szybkości na przestrzeni 5000 km. (bez obciążenia), osiągając szybkość 188,097 km/godz. Jednocześnie zdobyli oni francuski rekord największej odległości w obwodzie zamknietym (5000 km.).

Poprzedni rekord, który ustanowiony został w dniach 31 maja i 1 czerwca 1928 r., należał do Włoch. Zdobyli go lotnicy: Arturo Ferrarin i Carlo del Prete, na samolocie „Savoia-Marchetti“, zaopatrzonym w silnik „Fiat A. 22“ 550 HP.

Wszystkie wyżej podane rekordy zatwierdziła Międzynarodowa Federacja Aeronautyczna (F. A. I. — Federation Aeronautique Internationale).

Sprawność lotnictwa komunikacyjnego

Po przybyciu w dn. 28 maja 1929 r. samolotu Linij Lotniczych Lot z Poznania do Warszawy, który — jak zwykle—przyszedł z pełną obsadą pasażerów, zgłosił się u Kierownika Ruchu warszawskiego portu lotniczego prof. Kazuro ze swą żoną i p. Zilberszatjnową, którzy odbyli lot z Poznania i wręczając czek na zł. 500—oświadczyli, iż składają tę ofiarę *w dowód uznania i wdzięczności za znakomite funkcjonowanie polskich linij* lotniczych.

Zarząd L. L. Lot ofiarę tę przeznaczył na założenie bibljoteki dla pracowników polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

W ub. miesiącu samoloty komunikacyjne osiągnęły w lotach normalnych, dodatkowych i innych następujące wyniki.

Dokonano przelotów 569 na przestrzeni 121,218 km., przyczem *przewieziono 1313 pasażerów*, 41.580 kg. towarów i *3283 kg. poczty.*

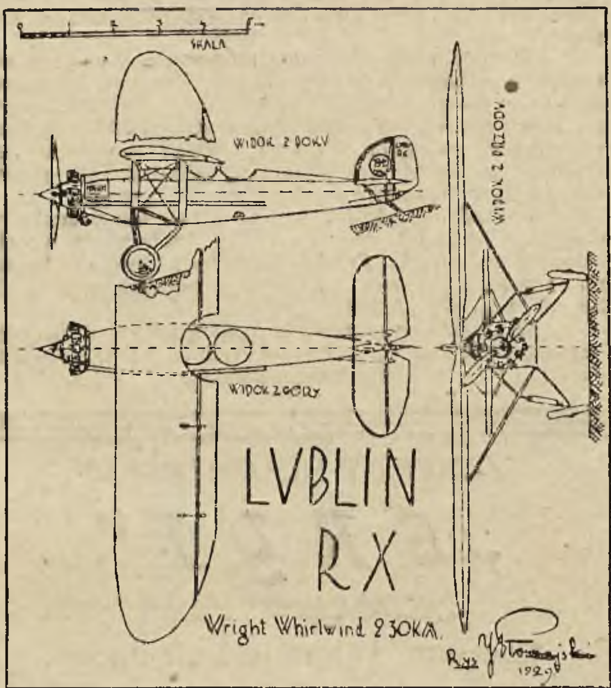
W bieżącym miesiącu samoloty kursują 2 razy dziennie między Warszawą a Poznaniem, 2 razy między Warszawą— Katowicami, — Krakowem, oraz raz między Warszawą a Lwowem, Warszawą — Gdańskiem— Poznaniem—Katowicami, Poznaniem — Bydgoszczą — Gdańskiem i między Katowicami a Wiedniem.

Z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej Linje Lotnicze Lot przyznają specjalne zniżki przy przelotach.

MODELARSTWO LOTNICZE:

Lublin RX.

RX jest najnowszą polską zrealizowaną konstrukcją. Zbudowała go fabryka *„E. Plage i Laśkiewicz* w Lublinie a ***skonstruonował T. Rudlicki.*** Jest to maszyna łącznikowa, dwumiejscowa, mogąca z powodzeniem służyć jako maszyna do krótkiego wywiadu. Jest to jednopłat parasol z zastrzałami. Konstrukcja mieszana. Kadłub z rur stalowych. Skrzydła i stery drewnianne. Kształt skrzydeł jest bardzo korzystny aerodynamicznie



Końce posiadają kształt elipsy. Siedzenia pilota i pasażera są bardzo blisko siebie, w celu umożliwienia porozumiewania się. Samolot, jako łącznikowy, *posiada. szeroko rozstawione podwodzie.* W goleni przedniej podwozia znajduje się amortyzacja. Golen opiera się o przedni zasztrzał. Stery normalne nieodciążane. Sterowanie lotek sztywne. Sterów linkami. Pierwszy egzemplarz RX. obsługiwany jest przez silnik Wright Whirlwind 230 KM. (znany z przelotu Lindbergha przez Atlantyk). Silnik oraz piasta śmigi okryte są maską z blachy aluminjowej. Tuż za piastą śmigi a przed otworami na cylindry znajdują się w masce dwa otwory, rozłożone symetrycznie, przez które wyglądają magneta. Rury wybuchowe doprowadzone są do jednej rury centralnej, która odprowadza spaliny, aż za kabiny załogi. *Rozpiętość 13.50 m.* Długość 8.33 m. Wysokość 2.98 m. Pow. nośna 26 m. Waga pustego 900 klg. Ciężar użyteczny 400 kg. Szybkość max. 183 klm. godz. *Pułap 6,200 m.* czas akcji 5 godzin. Start. 43 m. Wybieg przy lądow. 82 m.

Niesłuszna Krytyka.

Organizacji lotnictwa Komunikacyjnego.

W dwóch pismach lwowskich z końcem miesiąca maja r. b. pojawiły się artykuły, *krytykujące obecną organizację lotnictwa komunikacyjnego w Polsce,* opierając swoje zarzuty na okoliczności, iż nie została uruchomiona linja komunikacji powietrznej Lwów—Kraków.

Ponieważ artykuły wspomniane *zawierają szereg nieścisłości.* Zarząd Linji Lotniczych Lot komunikuje, co następuje:

Ustalając sieć komunikacji powietrznej, Ministerstwo Komunikacji miało na celu ogarnięcie nią możliwie jak największej ilości, największych miast w Polsce. Eksploatacja na linji Lwów—Kraków nie została wstrzymana przez Towarzystwo Linje Lotnicze Lot, a ruch na wspomnianej linji przerwany był jeszcze w jesieni ubiegłego roku, przez towarzystwo prywatne „Aerolot", a to skutkiem niemal zupełnego braku na tej linji frekwencji i na wyraźne polecenie Ministerstwa Komunikacji.

Skoro P. T. Kupiectwo lwowskie uważa tą linję za tak *bardzo dla siebie ważną* i pragnęłoby ją uzyskać, to byłoby bardzo pożądanem, aby wystąpiło z wnioskiem do Zarządu miasta Lwowa, *by to ostatnie przystąpiło w charakterze udziałowca* do Towarzystwa Linje Lotnicze Lot Sp. z o. o. oraz aby P. T. kupiectwo zagwarantowały temuż Towarzystwu pełny tonaż.

W tym wypadku uruchomienie linji Lwów—Kraków nabrałoby poważnej aktualności.



Kto Korzysta ze zniżek przy przelotach samolotami?

Wobec licznych zapytań, *Zarząd Linij Lotniczych Lot* komunikuje, iż zniżki biletowe przysługują następującym kategorjom osób:

a) *Ze zniżki 75% korzystają:*

Przy przejazdach służbowych oficerowie EP. i urzędnicy państwowi RP. w czynnej służbie, radni tych miast i urzędnicy tych samorządów, które są udziałowcami L. L. Lot.

b) *Ze zniżki 50% korzystają:*

Senatorowie i Posłowie na Sejm R.P., członkowie Korpusu Dyplomatycznego, urzędnicy państwowi R.P., oficerowie W.P. w czynnej służbie, radni tych miast i urzędnicy tych Samorządów, które są udziałowcami L. L. Lot urzędnicy Instytutu Aerodynamicznego i Chemicznego Instytutu Badawczego.

c) *Ze zniżki 25% korzystać mogą:*

Członkowie: Aeroklubu R.P., Aeroklubów Akademickich R.P., Klubów Lotniczo-Sportowych w Katowicach i Lublinie, Związku Lotników Polskich w Poznaniu,

d) *Ze zniżki 20% korzystać mogą:*

Członkowie L. O. P. P.
Członkowie Klubów i L. O. P. P. korzystać mogą ze zniżek jedynie po przedstawieniu dowodu, stwierdzającego, iż są członkami rzeczywistymi i że przez 6 ostatnich miesięcy przed dniem zgłoszenia się o bilet opłacali regularnie składki członkowskie. Bilety zniżkowe, wymienione w punktach a), c) i d) wydają tylko biura i kierownictwa ruchu L. L. Lot,

e) *Zniżki specjalne z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej:*

1. Pasażerom udającym się z jakiegokolwiekbądź portu L. L. Lot do Poznania z okazji P. W. K. i w czasie jej trwania przysługuje zniżka 25%.
Ta sama zniżka przysługuje w podróży powrotnej.

2. Pasażerom udającym się do Poznania z okazji P. W. K. i w czasie trwania z Warszawy i wykupującym w Warszawie bilety na podróż do Poznania i z powrotem przysługuje zniżka 30 proc.



CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 90 gr. za cm.² Stronica w tekście 70 i za tekstem 60 gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna 3.50 zł., półroczna 7 zł., roczna 14 zł. Zagranicą 24 zł. 50 gr. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3/5. tel. 205-80.